

船舶事故等調査報告書

平成22年5月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|--|
| 事故等番号 | 2009横第274号 |
| 事故等種類 | 運航不能（機関損傷） |
| 発生日時 | 平成21年9月17日 12時30分ごろ |
| 発生場所 | 東京都御蔵島南東方34km付近 御蔵島港ふ頭灯台から真方位138° 18.5海里付近 (概位 北緯33° 40.0′ 東経139° 50.0′) |
| 事故等調査の経過 | 平成21年11月13日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。 |
| 事実情報 | |
| 船種船名、総トン数 | 漁船 第十五 ^{しょうふく} 正福丸、94トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 124712、有限会社福正 |
| 乗組員等に関する情報 | 機関長、五級海技士（機関） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 弾性継手及びクラッチ入力軸損傷 |
| 事故等の経過 | <p>本船は、機関長ほか9人が乗り組み、平成21年9月14日07時00分ごろ、静岡県下田港を出港し、翌15日御蔵島周辺の漁場に達し、操業を開始し、17日に投縄して漂泊中、風、波ともに強くなり、延縄と本船の向きがずれるようになったことから、移動しようと主機を始動し、クラッチを前進に操作したとき、船首右舷約40°の北東方からの高波を受け、主機後方で異音が発生し、主機が停止した。</p> <p>本船は、主機のターニングができなくなったことから、仲間の漁船にえい航され、下田港に入港した。</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約3m</p> |
| その他の事項 | <p>弾性継手は、せん断型ゴム弾性継手（以下「継手」という。）で、主機出力が、主機フライホイールから、継手に取り付けられた16個の筒型ゴムを介して、クラッチに伝達されるようになっていた。</p> <p>筒型ゴムは、支え金具に取り付けて継手及びフライホイールに設けた16個の装着穴に支え金具ごと挿入して固定するようになっていた。</p> <p>また、継手とクラッチ入力軸は、双方に開けられたピン穴に8本の平行ピンを挿入して6本の締付ボルトで締め付けられていた。</p> <p>締付ボルトは、6本すべての頭部が切損して、5本が脱落し、1本が緩んでいた。</p> <p>継手とクラッチ入力軸当り面に約10mmのすきまができ、軸心がずれていた。</p> <p>継手は、機関取扱説明書には、2年ごとに締付ボルトの緩み点検及び筒型ゴム等の開放点検を行い、4年ごとに筒型ゴムを交換するよう記載されていた。</p> <p>本船は、5年以上継手の締付ボルトの緩み点検や筒型ゴムの交換等を実施していなかった。</p> |

| | | |
|----|---|--|
| 分析 | 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析 | あり あり あり 筒型ゴムは、経年使用され、硬化摩耗していたものと考えられる。 締付ボルトは、機関振動等を受けて緩んだ可能性があると考えられる。 平行ピン及びピン穴が、締付ボルトの緩み、筒型ゴムの硬化摩耗及び主機出力のトルク変動等により、摩耗した可能性があると考えられる。 本船が、高波を受けて主機に過大な負荷がかかった際、衝撃力を受け、締付ボルトが折損し、当り面にすきまを生じさせ、継手とクラッチ入力軸の軸心がずれた可能性があると考えられる。 |
| 原因 | 本インシデントは、本船が、継手の締付ボルトが緩んだ状況で操業を続けたため、御蔵島南東方で操業中、右舷前方からの高波を受け、主機に過大な負荷がかかった際、締付ボルトが切損し、継手とクラッチ入力軸の軸心がずれたことにより発生した可能性があると考えられる。 | |